

鉄道と英文学

小 池 滋

（本論文は2007年12月1日立教英米文学会で行った講演の要約です。当日ご出席の皆さん、とくに貴重な質問を寄せて下さった方がたに感謝致します。重要な質問と答のいくつかを最後に紹介します。）

鉄道と文学というと、日本ではその実例として、内田百閒の『阿房列車』など、もっと新しいところでは宮脇俊三の諸作品のようなものが、頭に浮かんで来るだろう。つまり、鉄道好きという特別な人間が創造した特別のジャンルの文学である。

だが、これから検討しようとしているものは、そのような狭いジャンルに限定するわけではない。日本と違って、世界で最初に鉄道というものを誕生させた19世紀のイギリスでは、鉄道に特に強い関心を持っているわけではない、いわゆる「普通の」文学者が鉄道を題材にして書いた作品——いや、もっと正確な言い方をするならば、書かすにはいられなかった優れた作品が多くある。また「普通の」読者も同時代の鉄道に関心を持たずにはいられなかったので、そのような作品を自然に受け入れた。鉄道は一部の特別な人間だけのトピックではなく、社会全体の重大な関心事となっていたことが、文学作品によって証明されるのである。具体的に主要な作品の例として、ウィリアム・ワーズワス（1770-

1850)の詩作品と、チャールズ・ディケンズ(1812-70)の散文作品を取り上げることになる。

*

*

*

まず19世紀イギリスにおける鉄道の状況について、簡単に触れておこう。

世界最初の鉄道が誕生したのは、いつ、どこであったかについては諸説があって断定できない。しかし今日一般常識として理解されている「鉄道会社」——すなわち、ある程度の距離の線路と駅その他の付属施設(いわゆるインフラストラクチュア)だけでなく、その上を走る車両、それらを操作する人員などすべてを含む総合企業——の最初の例という、1830年9月15日開業のリヴァプール・アンド・マンチェスター鉄道というのが有力な説として認められている。

この二つの都市が19世紀イギリスでどのような位置を占めていたかを理解すれば、上の説は充分納得がいくだろう。マンチェスターは商工業に限れば、首都ロンドンにひけを取らなかった。リヴァプールはそこ及び周辺の工業都市への原料を世界各地から運び入れ、そこで完成した物産を世界各地へ運び出す港であった。

だから、この二大都市を結ぶルートはイギリス最大のドル箱——いや、ポンド箱で、鉄道誕生以前から立派な有料道路(もちろん私営)が作られ、多くの馬車で賑わっていた。他方、時間がかかってもよい大量の貨物は、外洋からマンチェスターまで運河(これも私営)を通して大型船で運ぶことができた。こうしたうまい味のあるルートに後から殴り込みをかけるようにして参入した交通機関である鉄道は、高いスピード、大量輸送による低い運賃という二つの利点で、先輩の交通手段からたちまち顧客を奪い取ってしまった。開通一年後の決算で、リヴァプール・アンド・マンチェスター鉄道は9.5パーセントの配当を株主に払うことができた。しかも、国会で可決された同鉄道設立法案によると、配当を10パーセント以上払う時には、運賃値下げが義務づけられていたのだから9.5パーセントに留めたわけで、本当はもっと高い配当が出せたはずの利益を得ていたのだろうと思われる。

こうした先例を見て、全国で鉄道新設ブームが起こったのも当然である。日本では想像もつかぬことだが、鉄道株は最有力銘柄と考えられ、プロの投資家だけでなく、少しでも金に余裕のある一般国民は争ってこれを買った。1830年代が終る頃には、平地の多いイングランド中部地方には、すでに網の目のよう

に鉄道路線が張りめぐらされていた。しかも、当時のイギリスの国策は「レッセ・フェール (laissez-faire) 主義」——つまり、民間の仕事にお役所は介入すべからずだったから、各私鉄は文字通り自由自在に、しかも容赦のない喰うか喰われるかの競争をくりひろげた。大都市間のような儲かるルートには、数社の路線が敷かれた。そして、その結果は……。

誰にも予想のつくものだった。限られた人とモノを奪い合えば弱肉強食となり、一部の勝ち組会社が負け組会社を併合するのが当然だ。負け組会社の株は紙屑同然となる。いつもそうであるが、もっとも哀れな被害者はなけなしの金を投じた弱小アマチュア投資家である。生活を続けられなくなって自殺する者、家族崩壊などが後を絶たない。こうしたバブルとその崩壊現象を英語で‘railway mania’と呼ぶ。日本ではある種の人間を指す半ばユーモラスな言葉として定着しているが、原語はレッキとした経済・社会史の用語で、そこにはユーモアのかけらすらない、悲惨冷酷なニュアンスがこめられている。

1840年代のイギリスの大衆は、こうした急激なバブルの膨張と破裂を身にしてみて体験させられてしまった。文学者はいやでもそれに注目し、作品の中に投影させることとなった。例えば、ロマン派詩人の代表と言われているワーズワスは、‘Steamboats, Viaducts, and Railways’という14行詩を1833年に発表した。

Motions and Means, on land and sea at war
 With old poetic feeling, not for this,
 Shall ye, by Poets even, be judged amiss!
 Nor shall your presence, howsoe'er it mar
 The loveliness of Nature, prove a bar
 To the Mind's gaining that prophetic sense
 Of future change, that point of vision, whence
 May be discovered what in soul ye are.
 In spite of all that beauty may disown
 In your harsh features, Nature doth embrace
 Her lawful offspring in Man's art; and Time,
 Pleased with your triumphs o'er his brother Space,
 Accepts from your bold hands the proffered crown
 Of hope, and smiles on you with cheer sublime.

新しいテクノロジーを歓迎し、それを芸術の素材としてとり入れよと提唱しているのが、まさかワーズワスとは！と驚くのは現代人であって、当時の読者は当然のこととして受け入れることができたであろう。彼ほど名を不朽のものとできなかった同時代の多くの詩人、例えばEbenezer Elliott (1781-1849) などの作品を読めば容易に理解できる。文学以外の芸術から例を取るならば、J. M. W. Turner (1775-1851) の名画‘Rain, Steam and Speed’ (1844年発表) をあげるだけで充分だろう。

ところが、同じ1844年にワーズワスは、自分が住む湖水地方の美しい自然に、鉄道企業家の破壊の手の及ぶのび寄って来るのを知って怒りの詩を発表した。

ON THE PROJECTED KENDAL AND WINDERMERE RAILWAY

Is the no nook of English ground secure
From rash assault? Schemes of retirement sown
In youth, and 'mid the busy world kept pure
As when their earliest flowers of hope were blown,
Must perish; —how can they this blight endure?
And must he too the ruthless change bemoan
Who scorns a false utilitarian lure
'Mid his paternal fields at random thrown?
Baffle the threat, bright Scene, from Orrest-head
Given to the passing traveller's rapturous glance:
Plead for thy peace, thou beautiful romance
Of nature, and, if human hearts be dead,
Speak, passing winds; ye torrents, with your strong
And constant voice, protest against the wrong.

PROUD WERE YE, MOUNTAINS

Proud were ye, Mountains, when, in times of old,
Your patriot sons, to stem invasive war,
Intrenched your brows; ye gloried in each scar:

Now, for your shame, a Power, the Thirst of Gold,
 That rules o'er Britain like a baneful star,
 Wills that your peace, your beauty, shall be sold,
 And clear way made for her triumphal car
 Through the beloved retreats your arms enfold!
 Hear YE that Whistle? As her long-linked Train
 Swept onwards, did the vision cross your view?
 Yes, ye were startled; —and, in balance true,
 Weighing the mischief with the promised gain,
 Mountains, and Vales, and Floods, I call on you
 To share the passion of a just disdain.

イングランドの平野部分ではもはや鉄道が過当競争に達しているのに、まだ手が伸びていない山岳地方にまで新線建設、それに伴うリゾート開発の計画が及んできたことを証拠立てている。つまりバブル崩壊の予兆がはっきり現われている。もっとも、ある人の説によるとワーズワス自身も鉄道株（おそらくどこか遠くの、であろうが）を持っていたという。いかにもありそうな話である。‘a baneful star’の影響力はそれほど強く広汎だったわけである。

*

*

*

次に小説家の代表としてディケンズに登場を願おう。彼の作品の中に鉄道という言葉が使われたもっとも早い例は、*The Pickwick Papers*の第8章のタイトル（1836年に分冊として発表）である。

CHAPTER 8

Strongly illustrative of the Position, that the Course of True Love
 is not a Railway

これがShakespeare, *A Midsummer-Night's Dream*の第1幕第1場からの引用であることはすぐにわかる。シェイクスピアなんか読めない人でも、これは諺として一般に広まっていたから容易に理解できたはずだ。つまり、鉄道とは‘run smoothly’「平坦、快適、安楽な行程」を意味するものと誰もが納得していたこ

とが証明される。ところが、鉄道に対するユーモラスな肯定的印象が、ほんの3年後の1839年の文章になると、いささか微妙に変わってくる。現在は*The Mudfog and Other Sketches*という表題の下にまとめられている小品の最後に置かれている‘Familiar Epistle from a Parent to a Child Aged Two Years and Two Months’という短文に注目しよう。「二歳二カ月の子供」に手紙を書いても読めるはずはないのだから、これもユーモラスな表題だが、当時の読者にはすぐ意味がわかったはずだ。

ディケンズは、1837年1月に創刊された*The Bentley's Miscellany*という月刊雑誌の初代編集長に招かれ、同年2月号から*Oliver Twist*という長編小説を連載して大成功を収めた。ところが、経営者と仲違いをしてしまい、1839年2月で辞職してしまった。つまり、この小文は『ベントリー雑誌』に対する訣別の辞、かなりあけすけに三下り半を書いて叩きつけたようなところがある。ところが、その途中で「これは言い古されたことだが、現代は絶えず変転する時代だ。つい一、二週間前にその悲しい実例に出くわした」と言って、次のようなエピソードを披露する。

I was returning from Manchester to London by the Mail Train, when I suddenly fell into another train – a mixed train – of reflection, occasioned by the dejected and disconsolate demeanour of the Post Office Guard. We were stopping at some station where they take in water, when he dismounted slowly from the little box in which he sits in ghastly mockery of his old condition with pistol and blunderbuss beside him, ready to shoot the first highwayman (or railwayman) who shall attempt to stop the horses, which now travel (when they travel at all) inside and in a portable stable invented for the purpose, – he dismounted, I say, slowly and sadly, from his post, and looking mournfully about him as if in dismal recollection of the old roadside public-house – the blazing fire – the glass of foaming ale – the buxom handmaid and admiring hangers-on of tap-room and stable, all honoured by his notice; and, retiring a little apart, stood leaning against a signal-post, surveying the engine with a look of combined affliction and disgust which no words can describe. His scarlet coat and golden lace were tarnished with ignoble smoke; flakes of soot had fallen on his bright green shawl – his pride in days of yore – the steam condensed in the tunnel from which we

had just emerged, shone upon his hat like rain.

「現代は絶えず“変転する時代”」とは、いつの時代にでも言われる陳腐なセリフだが、ディケンズがその最適の例証として鉄道を使ったのは、まさに1830年代イギリスの国民感情を見事にとらえていることを証明する。この車掌は以前 mail-coach の車掌（原語は guard で、文字通り護衛役で武器を持っていた）で、皆からヒーローとして喝采されていた。mail-coach はかつて世界最速の交通機関で、今日でいう新幹線に相当する。それが鉄道の登場によってたちまち完全に無視・黙殺されるようになった。Thomas De Quincey (1785-1859) が *The English Mail-Coach* という名文で、かつての栄光を歌い上げたことは周知の通りだが、それが書かれたのが1849年、つまり現実には mail-coach が完全に昔語りになっていた時代であったことに注目しよう。

ディケンズも似たような感慨を抱いていたようである。無情冷酷な時の変転を象徴する鉄道、とくにその代表者である蒸気機関車に対して、複雑微妙な感情を抱いていたことが、この文章から察知できる。その力とスピードに対する讃嘆の念と、古きよきものを残酷に葬り去った非情さに対する嫌悪の念が入り混っている。おそらくそれは、当時のイギリス人の多くが共有していたものだろう。

ところが、1846年から1848年にかけて分冊刊行した *Dombey and Son* という長篇小説になると、鉄道ははっきりと死に至る道であると示されるようになる。その第20章で、主人公である事業家ドンビー氏が汽車に乗って旅に出るというだけの話なのに、列車の進行が長々と語られる。別にこの列車の旅が全体のテーマや特定の場所と密接な関係を持っているわけではない。どこの路線のどの列車でもよいのである。その証拠に動詞が現在形になっている。

Away, with a shriek, and roar, and a rattle, from the town, burrowing among the dwellings of men and making the streets hum, flashing out into the meadows for a moment, mining in through the damp earth, booming on in darkness and heavy air, bursting out again into the sunny day so bright and wide; away, with a shriek, and a roar, and a rattle, through the fields, through the woods, through the corn, through the hay, through the chalk, through the mould, through the clay, through the rock, among objects close at hand and almost in the grasp, ever flying from the traveller, and a deceitful distance ever moving slowly within him: like as in the track of the

remorseless monster, Death!

Through the hollow, on the height, by the heath, by the orchard, by the park, by the garden, over the canal, across the river, where the sheep are feeding, where the mill is going, where the barge is floating, where the dead are lying, where the factory is smoking, where the stream is running, where the village clusters, where the great cathedral rises, where the bleak moor lies, and the wild breeze smooths or ruffles it at its inconstant will; away, with a shriek, and a roar, and a rattle, and no trace to leave behind but dust and vapour: like as in the track of remorseless monster, Death!

これだけ独立して、ひとつの散文詩として読むこともできる。独特なリズムをもった音楽作品として耳に入ってくる。最初は前置詞・冠詞・短音節の名詞から成る語句の反復で軽快なスピードを感じさせ、次にやや長い文節、そして最後にゆっくり、重々しい、不吉なDeathという語でパラグラフを締めくくる。蒸気機関車は死をもたらす不気味な怪獣にたとえられている。また、次のような一節に注目しよう。

Louder and louder yet, it shrieks and cries as it comes tearing on resistless to the goal: and now its way, still like the way of Death, is strewn with ashes thickly.

蒸気機関車の通る線路なのだから、石炭の灰が積もっているのは当たり前と言う人もいるだろうが、ashesには人間の遺骸の意味があることは、発表当時のイギリス人なら、どんな無教養な人でも理解できたはずだ。埋葬式の折に牧師の唱える言葉は、文字の読めない人でも耳になじんでいただろうから。

さらに、この小説のもっと後の方で、ドンビー氏の会社の右腕ともいべき男カーカーが、ドンビーの妻と駆け落ちしようとするが、結局最後に逃げようとして線路に飛び込み、機関車にひかれて死ぬという場面がある。トルストイの『アンナ・カレーニナ』のヒロインの最期と比べたくなるかもしれないが、ディケンズは機関車を罪人を罰する神の代理人のように描いてはいない。ここでも機関車は赤い目をした不気味な怪獣で、人を無差別に死に追いやる盲目・非情の存在として描かれていることに気づく。

鉄道をこのように描くようになったのは何故だろうか。既に記したように、

1840年代後半のrailway maniaのバブル崩壊で、多くの人が不幸のどん底に投げ込まれたこと、それによって一般人の鉄道に対する見方が急に暗い、否定的なものになったことが、ディケンズに大きな影響を与えたと考えるのが妥当であろう。

彼よりも後の時代に、トルストイは鉄道を因果応報の神の手として扱い、エミール・ゾラは『獣人』の中で鉄道を生物学的決定論という哲学を示す手段に用いたが、ディケンズはそのような宗教的・哲学的体系には関心がなかった。彼はただ実感的に、当時の社会の空気を読み取って、鉄道に「死を呼ぶ無気味な怪獣」のイメージを与えただけなのである。鉄道に対するいかにもイギリス人らしい反応と言ってよからう。

イギリスの文学は鉄道を、何か思想的・宗教的な表現手段として利用したわけではなく、さりとて、いわゆる「鉄ちゃん」的興味から無邪気にとり上げたわけでもない。ひとつの社会的・文化的な観点から、風俗の一部として文学の中で再現するのが、作家の一般的姿勢であった。いや、いまでもそうであることを指摘するのが、本文章の狙いである。

<質問1>

19世紀だけでなく、20世紀の英文学、とくにミステリー小説と鉄道との関連はどうか。

<答>

具体的に名をあげると、詩ではW・H・オーデン「夜行郵便特急列車」、ステイーヴン・スペンダー「急行列車」、T・S・エリオット「鉄道猫スキンプルシヤンクス」などなど。小説ではE・M・フォースター『ハワーズ・エンド』など、数え切れぬほどの作品が、上の結論を証拠立ててくれる。参考書目として、小池滋（編）『英国鉄道文学傑作編』（ちくま文庫、2000年刊）をあげておく。

ミステリー小説については、数が多すぎてここに披露する余裕がないので、一般論を述べよう。プロの鉄道マン出身のF・W・クロフツを別とすると、アガサ・クリスティなどほとんどのミステリー作家は、鉄道に特に強い関心を持っているわけではない。「鉄ちゃん」作家はむしろ例外的存在である。それなのに、鉄道ミステリーがイギリスで特に盛んで傑作が多いのは、客車の構造が密室仕立てで、一般市民が日常体験として触れる機会が多かった（現在は減っているが）からだろう。それと比較して、もう一つの鉄道ミステリー大国日本では、密

室による鉄道旅行が例外的なので、それが流行することにならず、イギリスでは珍しい時刻表トリックが主流となっている。列車の定時運転が日常当たり前のこととされているわが国ならではのこと。現在のイギリス人だったら、そんなことはSF並みの現実離れと言うだろう。

<質問2>

アメリカ文学、とくに都市の地下鉄と文学との関連はどうか。

<答>

いまでは地下鉄は世界中で都市の象徴のひとつ、日常体験のありふれた一部となっているが、1863年1月にロンドンで世界初の地下鉄が誕生した時、それはひとつの文化ショックであった。

もともと地下空間というものは、その地上の空間としか行き来ができないものの、してはいけないものだった。そして、地下空間は文字通り下のものの、差別されて然るべきものだった。個人の家では地下室は物置か使用人の寝室であり、城の地下は牢獄として使われていた。異なった建物の地下室同士が横の連絡をしたとすれば、それは不法行為とみなされた（例えば、コナン・ドイル作のホームズ物語のひとつ「赤毛組合」のように）。

ところが、地下鉄は地下空間の横のつながりを公共施設として公然と認知したのだから、これは革命的な出来事と言わねばならない。地下鉄が文学の中でかなり特異な位置を占めるようになったのも当然であろう。アメリカの作家ジョンストン・マッカレーが、ニューヨーク地下鉄を仕事場とするスリとそれを追う刑事を主人公とする連作短編「地下鉄サム」シリーズを発表して大当たりをとったのは、地下鉄という特異な空間が現代都市生活の中で日常性とロマン的色彩という矛盾し合う性格を持っている点が、人びとに魅力を与えたからだろう。この作品では、通常敵対し合う刑事とスリの間には奇妙な友情、愛情が生まれるのだが、それは地下鉄という空間があったからこそのことだった。

フランスの小説家レーモン・クノーの『地下鉄のザジ』は、ヌーヴェル・ヴァーグ映画にもなって世界的に有名になったから、ここでくどくど述べるまでもあるまい。

<質問3>

英文学に現れた鉄道が日本の文学、例えば夏目漱石の作品に与えた影響につ

いてはどうか。

<答>

これは大問題で一冊の本が書けるほどのテーマだから、ここでは小さなひとつの点だけについて述べよう。

漱石はとくに鉄道に興味を持っていなかったと思う。むしろ鉄道嫌いだったのではないかと思える。従って、イギリス文学研究やイギリス留学において、鉄道から特別の影響を受けたとは思えない。しかし、20世紀初頭のイギリスの現地へ行き、そこの鉄道の等級差についての一般人の感覚を正確に察知したのはさすがと言ってよい。

イギリスでは一等、二等、三等という区別が一般にあったが（そして日本でもそれを真似て等級を設けたが）、それは金額の問題ではなく、実社会における階級差を明確に反映したものだった。例えば、牧師や大学教授はいかに貧しくても、決して三等に乗ってはいけなし、逆に労働者はかりに大金を手にしても一等に乗ることは許されない。

もう、おわかりと思う。『坊っちゃん』の中の温泉場へ行く短い汽車の旅であっても、主人公はいつも五銭の上等きっぷを買う。田舎者に馬鹿にされまいという江戸っ子気質だが、あの地方都市の最高学府である中学校の先生は社会的エリートなのだから、当然上等に乗らねばならぬと一般に考えられていたからだ。落ちぶれたとはいえ土地の名家の一員であるウラナリ先生が、三銭の下等きっぷばかり買うのは社会階級制度に対する裏切り行為だから、マドンナに軽蔑されるのは止むを得ない。そのあたりを適切に描いたあたり、さすが漱石先生は伊達にイギリスで二年間勉強したのではないと感心する。

この先生の弟子の一人、内田百閒は金がある時は一等車に乗り、ない時は三等車に乗り、二等車は成り金の乗る車だと言って軽蔑していた。まさに師の教えに忠実だったのである。もうひとりの弟子、芥川龍之介は横須賀の海軍機関学校の非常勤講師として英語を教えに行った時、（横須賀線に一等車はないから）二等車に乗っていたことが、短編「蜜柑」によって証明される。講師料は知れたものだったろうが、イギリス文学を勉強しただけあって芥川は、三等車に乗ることをいさぎよしとしなかったのだろう。